

Aus dem Tagebuch eines Schiffsjungen von 1914

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1988). Aus dem Tagebuch eines Schiffsjungen von 1914. *Deutsches Schiffsarchiv*, 11, 141-168.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50365-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

AUS DEM TAGEBUCH EINES SCHIFFSJUNGEN VON 1914

VON HEINZ BURMESTER

Das Segelschiff als Therapieversuch

Durch einen glücklichen Zufall erhielt ich Einblick in das persönliche Tagebuch eines Schiffsjungen, der den Beginn des Ersten Weltkrieges auf einer Segelschiffsreise nach Chile erlebte. Er war ein etwas ungewöhnlicher Junge im Milieu eines Frachtseglers und machte in seinem Tagebuch nicht nur Angaben über den normalen Segelschiffsbetrieb jener Epoche, sondern schilderte auch die Auswirkungen des Krieges in Europa auf die Situation an der chilenischen Küste, wo die deutschen Seeleute auf fast 60 Großseglern und mindestens 30 Dampfern jahrelang untätig auf das Kriegsende warteten, es sei denn, daß sie – gegen die Seemannsordnung verstoßend – vom Schiff desertierten, um ihr Schicksal in die eigene Hand zu nehmen.

Unser tagebuchführender Schiffsjunge hieß Heinrich von Kralik und war im Juli 1897 in Bornhofen im Rheingau geboren. Ungewöhnlich war schon seine Kindheit: Die Mutter, die aus einer Hugenottenfamilie stammte, starb, als ihr Sohn zwei Jahre alt war, und der Vater, der Ritter Kralik von Meyerswalden, verlor sein Leben drei Jahre später; er besaß in seiner böhmischen Heimat eine große Glashütte, deren Bewirtschaftung ihn stark in Anspruch genommen hatte. Der Waisenjunge Heinrich wurde vom Onkel Heinrich Grandjean, dem Bruder der Mutter, und dessen Frau auf dem Gut Johannesberg im Rheingau aufgezogen. Onkel und Tante hatten ihren Neffen sehr gern und waren besorgt, weil der Junge oft unter schwermütigen Stimmungen litt. Aus diesem Grunde verschaffte ihm der Onkel eine Schiffsjungenstelle auf der Hamburger Viermastbark LISBETH des Reeders H.H. Schmidt, in der Hoffnung, daß die Anforderungen auf einem großen Segelschiff und die Erlebnisse im Kreise der Kameraden den ersten Jungen anregen und aufmuntern würden. Aber das Schicksal war dem Plan nicht günstig; die Segelschiffahrt endete schon nach drei Monaten, als im August 1914 der große Krieg ausbrach.

Nachfolgend werden die Tagebucheinträge in gestraffter Form wiedergegeben; wörtlich übernommene Passagen sind durch Kursive kenntlich gemacht:

Am 24. Mai 1914 beginnen die Aufzeichnungen im Tagebuch. An jenem Tag fuhr Heinrich morgens um 5 Uhr mit seinem Onkel nach Rudesheim zur Schiffsstation, um von dort die Eisenbahn für die Fahrt nach Hamburg zu erreichen.

Am 25. Mai liest man im Tagebuch: *In Hamburg den ganzen Tag Ausrüstung kaufen. Besuch beim Navigationsschuldirektor Bolte. Körperliche Untersuchung. Lerne Franz [Dieken] und seinen Vater kennen; Franz kommt mit auf die LISBETH.*

26. Mai: *Abends 9 Uhr Abschied, Abfahrt mit dem englischen Dampfer MARYLEBONE nach Grimsby. Um 12 Uhr zu Bett im Zwischendeck. 1 Uhr Cuxhaven, IMPERATOR gesehen.*



Der Onkel und Vormund Heinrich Grandjean.
(Slg. Klaus von Kralik)



Kapitän Christian Jessen. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

27. Mai: *Auf der Nordsee, etwas Seegang, den ganzen Tag seekrank.*

28. Mai: Frühmorgens kommt der Dampfer in Grimsby an. Um 8 Uhr geht die Reise mit der Bahn weiter, quer durch England. Die LISBETH liegt in Port Talbot in Wales, wo sie Kohle laden soll. Heinrich schreibt, England sei wunderschön, aber kein Deutschland. – Abends treffen die Bahnreisenden auf der LISBETH ein und werden an Bord freundlich empfangen. Am Ende dieses Tages schreibt Heinrich: *Hoffentlich werde ich mich bald heimisch fühlen*, und deutet damit dezent seine Gemütsverfassung an. Unter der Mannschaft, die Heinrich zum Teil schon auf der Überfahrt kennengelernt hatte, fiel er nicht nur durch seinen adligen Namen auf, sondern mehr noch durch seine Geige und einen Photoapparat, die er von zu Hause mitbrachte.

Freitag, der 29. Mai, ist der erste Arbeitstag für den Schiffsjungen H.; er muß außenbords Rost und Farbe abklopfen. Im Tagebuch notiert er, daß die Arbeitszeit um 6 Uhr morgens beginnt und um 18 Uhr endet; die Pausen für die Mahlzeiten machen insgesamt zwei Stunden aus, so daß die reine Arbeitszeit täglich 10 Stunden beträgt. Am Pfingstsonntag, dem 31. Mai, macht H. Zeugwäsche, wahrscheinlich zum ersten Mal in seinem Leben. – LISBETH muß noch auf ihre Beladung warten; die Mannschaft wird im Juni auch noch mit Rostklopfen beschäftigt. In der Freizeit geht H. oft in die Umgebung der kleinen Stadt. Die bergige Landschaft gefällt ihm; sie erinnert ihn an seine Heimat.

Am 22. Juni werden die Segel angeschlagen. Dabei stellt H. fest, daß er in der Takelage völlig schwindelfrei ist, so daß ihm die Arbeit Freude macht. In der Nacht zum 24. Juni wird LISBETH an den Ladeplatz verholt. Das erfordert Überstunden, die der Mannschaft bezahlt werden; die Schiffsjungen erhalten 20 Pfennige je Überstunde. Am folgenden Tag wird die Ladung in den Raum geschüttet. Das ganze Schiff ist voller Kohlenstaub. Nachts wird wieder verholt.



*Der Tagebuchsreiber
H. v. Kralik. (Slg. Klaus
von Kralik)*

Am 26. Juni schreibt H. in sein Tagebuch: *Ade, old England. Jetzt 3 Monate ohne Post. Lieber Gott, laß sie mir zu Hause gesund bleiben und sie mich wiedersehen. – Heute, am ersten Tag auf See, bin ich nicht seekrank, nur so schlapp. Nachmittags um 4 Uhr wirft der Schlepper los.*

Danach werden die Wachen eingeteilt, jede der beiden Wachen erhält 4 Vollmatrosen und 5 Junggrade, das heißt Leichtmatrosen und Schiffsjungen. Bei schlechtem Wetter können auch noch die drei Handwerker (Zimmermann, Segelmacher und Schmied) zum Wachdienst herangezogen werden. Die Gesamtbesatzung der LISBETH ist 28 Mann stark. H. wird der Steuerbordwache zugeteilt, ebenso die Schiffsjungen Franz und Heinz. Wachwechsel findet auf der LISBETH nach dem sogenannten »deutschen System« jeweils um 0^h, 4^h, 8^h, 12^{1/2}^h, 19^h und 24^h statt. Am 27. Juni signalisiert LISBETH mit einem amerikanischen Frachtdampfer, am nächsten Tag wird ein großer englischer Passagierdampfer passiert. Während der ganzen Woche gibt H. als Beschäftigung *Farbe waschen* an, sofern nicht Segelmanöver Vorrang haben.

Am 2. Juli wird H. zum ersten Mal als Ausgucksmann auf die Back geschickt; er findet es schön dort, zumal das Schiff 6–8 sm/h läuft und der Bug rauschend das Wasser teilt. – Dann alarmiert der Zweite Steuermann die Wache mit zwei Pfiffen und kommandiert *Backbord-*

brassen 3. Knoten; denn der Wind hat seine Richtung ein wenig geändert. Bald ist das Manöver vollendet; es wird wieder ruhig an Bord, und weiter zieht das Schiff seine Bahn.

Am 4. Juli befindet sich die LISBETH in der *Spanischen See* und steuert SSW. H. kommt zum ersten Mal ans Ruder, um das Steuern des Schiffes zu lernen. Mit achterlichem Wind läuft das Schiff 10 sm/h. In der Takelage beginnen die Matrosen mit den umfangreichen Überholungsarbeiten, bei denen die Schiffsjungen Hilfsdienste verrichten.

Am 6. Juli kommt Madeira in Sicht und wird in geringem Abstand passiert; in den folgenden Tagen bringt der NO-Passat die LISBETH gut voran. Am 14. Juli kommt abends ein Dampfer in Sicht, mit dem LISBETH Morsesignale austauscht.

Am 15. Juli schreibt H. mehr als sonst in sein Tagebuch: *Heute hat mein lieber Onkel Namenstag, den ersten, den er allein feiert. Gebe Gott, daß er noch viele, viele Namenstage gesund und glücklich verlebt. Heute wird er besonders an seinen Neffen denken, der sein Alles war und ist, der jetzt fern von ihm auf dem Atlantik schwimmt. Wenn sie mir nur gesund bleiben zu Haus. Jetzt werden sie zu ernten anfangen, das Korn wird bald reif sein, eine Menge Pfirsiche, Aprikosen, Stachelbeeren, Johannisbeeren, Himbeeren wird es geben. Das Heu wird schon geerntet sein, hoffentlich ist die Scheune voll. Was werden die Pferde Mausi, Marbean [?], Max und Moritz und die Hunde Walli, Tell, Männer und Gerte machen? Wenn ich doch mal alles wüßte! Wie's wohl in den Weinbergen aussieht, ob die Krankheiten stark auftreten, ... Im Wald muß es jetzt wunderschön sein, die Böcke im roten Sommerrock. ...* Es geht noch etliche Zeilen so weiter mit den sehnächtigen Gedanken an zu Haus; anscheinend ein wunderschönes Zuhause, das seine Kameraden an Bord sich kaum vorstellen können. H. wird von starkem Heimweh geplagt. – Übrigens war sein Onkel nicht der Besitzer, sondern der Direktor des Gutes, das einer Familie Mumm von Schwarzenstein gehörte.

Der 16. Juli bringt die Begegnung mit einem Dreimastschoner, der WzS steuert. Am nächsten Tag erreicht LISBETH 6° Nordbreite und einen recht südlichen SW-Monsun, der ihr – bei dem Winde steuernd – einen Kurs von WzS erlaubt. Am 19. Juli läßt Kapitän Jessen die LISBETH wenden; er will nach Süden, kann aber auf Backbordbug auch nur OzS anliegen. Das Wendemanöver dauerte ³/₄ Stunde, schrieb H., und seine Angaben sind für einen Schiffsjungen erstaunlich präzise und verständlich. Da der 19. Juli ein Sonntag ist, gibt es zu Mittag *Plumm'n und Klüten*, ein Lieblingsessen für die jungen Segelschiffsleute.

Am 21. Juli hat H. Geburtstag; er wird 17 Jahre alt.

Am 22. Juli signalisiert LISBETH mit der britischen Viermastbarkentine SOUND OF JURA; man erfährt, daß sie nach Südgeorgien bestimmt ist. H. photographiert den Viermaster, dessen Besegelung vermuten läßt, daß seine Reise noch lange dauern wird.

Donnerstag, den 23. Juli, wird der Arbeitsdienst auf Anordnung des Kapitäns um 15 Uhr eingestellt, damit die Äquatortaufe vollzogen und gefeiert werden kann. Es gilt, 12 Neu-linge beim Übertritt auf die Südhalbkugel gründlich zu reinigen und zu taufen; hernach gibt es einen Kessel voll Grog.

Am 5. August – der SO-Passat ist durchsegelt – werden auf der LISBETH die alten Passatsegel gegen die erste Garnitur ausgewechselt. Man sieht an diesem Tag zwei Dampfer; mit einem kommt es zum Morseverkehr mit der Lampe, bei dem anscheinend nur die übliche Frage »What ship« gegenseitig beantwortet wird. (In den Tagen zuvor hatten die europäischen Großmächte ihren wahnsinnigen Krieg begonnen; auf der LISBETH erfährt man noch nichts davon, nur die Dampfer mit Funkstation sind informiert.)

Eine Woche später beginnt auf der Höhe des La Plata das Wetter schlecht zu werden. *Bramsegel gerefft, alles naß und kalt*, schreibt H. in sein Tagebuch. Am 16. August steht LISBETH auf 42° S, 54° W. Das Wetter bleibt schlecht, die Seestiefel sind nicht mehr trocken zu kriegen. Am 25. August notiert H. Hagel und Schnee, danach Windstille und Nebel. Am



*Blick vom Großstopp abwärts
auf Deck, Wasser und große
Fische. (Gemalt von H. von
Kralik)*

nächsten Tag ist Staaten Island in Sicht, mit Schnee und Eis auf seinen Bergen. Heinrich photographiert trotz großer Entfernung.

Am 28. August gibt es wieder Sturm aus Westen, LISBETH hat den Meridian von Kap Horn erreicht. Am 30. August sagt das Tagebuch: *Schönes Wetter, aber kalt, herrlicher Sonnenuntergang.*

Am 2. September klagt H. über schlechtes und sehr kaltes Wetter; man war bis auf 64° Südbreite hinunter gekommen und hatte viel Eis gesehen.

Eine Sturmnacht bei Kap Horn hat H. ausführlich in seinem Tagebuch beschrieben; aber erst später, als die Strapazen vorbei waren, und er Ruhe und Zeit zum Schreiben hatte; hier ist seine Schilderung:

Schweres Wetter. Haus hohe, gewaltige, windschnell heranrollende Wasserberge mit weißen Kämme, im Mondlicht gespenstisch leuchtend, sprühende Gischt, grünes und rotes Aufsprühen der Steuer- und Backbord-Seitenlaternen. Knallend schlägt der Bug der Viermastbark hinein in die Wogen – das Heck hoch aus dem Wasser hebend –, die sich im nächsten Moment über die Back und das Deck ergießen, nach achtern langsam ablaufend, dann der nächsten überbrechenden See ein weiches Bett bilden.

Windstärke 11. Die Fetzen eines davongegangenen Klüvers knattern noch in der Luft, knallend wie Kanonenschläge. Die Untermarssegel, die einzig noch geführten, stehen zum Brechen steif. Immer und immer wieder brechen die Seen über dem armen Schiff zusammen, suchend das Gebilde von Menschenhand zu zerstören, und immer wieder wühlt sich der stählerne Steven durch die See. Sturmvögel fliegen wie Schatten über das Schiff, die

Masten ächzen und stöhnen, der stählerne Bau zittert, aber zäh bietet er dem Element die Stirn.

Auf dem Deckshaus, in sprühender Gischt, steht ans Geländer geklammert der Junge. Bis auf die Haut durchnässt, sich bei dem furchtbaren Schwanken kaum halten könnend, bohrt er die Augen in die Finsternis. Fest krampfen sich seine Hände um die Relingsstangen, und er denkt an daheim, an die Lieben, seine Eltern, sein Mädels, in weiter, weiter Ferne. – Da horch, von achtern tönt's ganz leise, durchs Heulen und Rauschen, acht Glas, vier Uhr. Gott sei Dank, für 4 Stunden in die Koje. »Lampen brennen!« Der Sturm reißt ihm die Worte von den Lippen, das »all right« des Steuermanns erreicht ihn nicht. Aber es kommt schon der ablösende Kamerad. »Gute Wache«, und runter an Deck.

Im Logis schwimmen die Seekisten, rinnt das Wasser von der eisernen Wand, durchnässt die Decken und läßt die abgelöste Wache erschauern. Vier Stunden Schlaf zwar, aber erstmal hineinfinden. Brausend fegen die Spritzer über's Deckshaus, stöhnend legt sich das Schiff auf die Seite. Wer 'ne Längskoje hat, kann froh sein. – Da, Knattern und Krachen, ist die Hölle los? Das Vor-Untermarssegel ist gegangen, die Fetzen peitschen wütend donnernd die Luft. Jetzt hat sich's was mit Schlaf. Schon ertönen drei Pfiffe des Zweiten Steuermanns: »Alle Mann an Deck«. Raus aus der nassen Koje, in die nassen Kleider und das triefende Ölzeug. Raus an Deck, nach achtern. Achtung, die nächste See; rauf auf's Strecktau! Nützt nichts; brausend kommt's heran; im Rinnstein findet man sich wieder. Rauf auf's Achterdeck. Befehl: »Nach oben, Kreuz-Untermarssegel festmachen. Los!« Wieder in die See, wieder das Wasser über den Kopf. Krampfhaftes Schlucken und Spucken. Rauf auf die Nagelbank. Mit schwerem Ölzeug und vollen Seestiefeln steigen wir in den Wanten hinauf, und der nächste Wellenkamm zischt gerade unter uns durch die Pardunen.

Untermarssegel festmachen: Wenn es so weit ist, dann sieht es schon böse aus. Beim Übersteigen der Märs rutschen die Beine aus dem Want, so schlingert das Schiff. Jetzt alle Armkraft, sonst rutscht der armselige Menschenkörper in die brüllenden Wasser. Schließlich liegen 8, 10 Mann auf der stählernen Rah und wüten sich in das eisharte Segeltuch hinein, das donnernd vor ihnen schlägt und sich bläht, so daß man es für unüberwindlich hält. Stundenlange Arbeit, den Schweiß waschen die salzigen Spritzer fort, bis es endlich geschafft und das Tuch auf der Rah befestigt ist.



*Matrose O. Bastian und
Leichtmatrose J. Freund.
(Slg. Klaus von Kralik)*

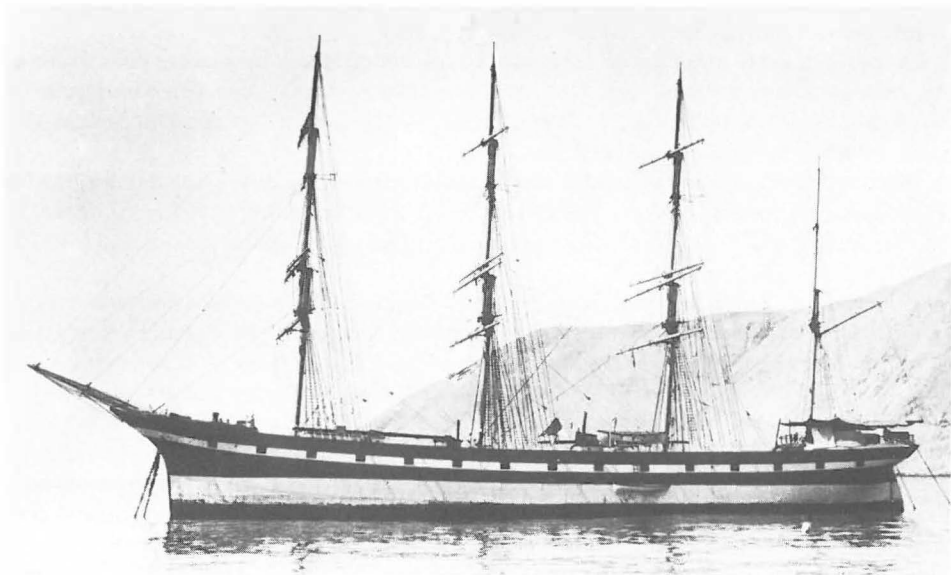
Am 5. September wird die Stimmung an Bord besser; LISBETH läuft 12–13 sm/h auf nördlichem Kurs, es wird wärmer. Nur die Royals sind noch festgemacht, und zwei Mann am Ruder haben reichlich zu tun. Achterliche Winde treiben das Schiff schnell seinem Bestimmungshafen Iquique im Norden Chiles entgegen. LISBETH wird auf die Ankunft im Hafen vorbereitet; es wird Farbe gewaschen, die Gig gemalt, das Fallreep instandgesetzt. Am 16. September werden die Anker von der Back abgesetzt und klar zum Fallen gemacht. – Abends kommt schon das Leuchtfeuer von Iquique in Sicht.

Donnerstag, den 17. September 1914: *Heute morgen liefen wir um 8 Uhr nach Iquique ein. Gestern sahen wir bereits Land, mächtige, hohe Berge. Als wir näher kamen, erblickten wir die Stadt selbst, nachts hatten wir nur die Ankerlichter der Schiffe gesehen. Es ist ein wundervolles Bild. Iquique liegt an einer Bucht; dicht hinter der sich 900–1000 m hohe Berge erheben, die Cordilleren. Eine wundervolle Farbenpracht bietet sich dem Auge. Das Ocker und Rot der Berge, die farbenreiche Stadt, die Schiffe.*

Es liegen über 40 Segelschiffe und 6 Dampfer in der Hafenbucht. 6 Segler und 3 Dampfer sind Deutsche. PARMA, PASSAT, EDMUND, HERBERT, OLYMPIA und wir, dazu die Dampfer SANTA THERESA, KARNAK und HOLSTEIN. Außerdem liegt der chilenische Panzerkreuzer ESMERALDA vor dem Hafen. ...

Nun muß ich auf die Einfahrt zurückkommen. Weit draußen kam uns der Schlepper EMU entgegen, der uns hereinbrachte. Als der Lotse an Bord kam, war das erste Wort, das er sprach: »Krieg in Europa«. Welch eine Überraschung. Deutschland und Österreich allein gegen Rußland, Frankreich, England, Belgien, Japan und Serbien. Wie wird es jetzt daheim aussehen? Unsere Pferde werden alle weg sein, die Leute alle im Krieg. Aber da ist nichts zu ändern, mit Gottes Hilfe werden wir sie schon schlagen. Aber wieviel Tausende blühender Menschenleben wird das kosten?

18. September: *Segel abschlagen. Die Deutschen stehen 50 Meilen vor Paris, gehen aber wieder zurück (General von Kluck). Engländer haben Linienschiffe verloren. – Hier ist*



Die Hamburger Viermastbark HERBERT in Iquique 1914–1920. (National Maritime Museum)

heute und morgen »grande fiesta«, die Tage der Befreiung Chiles; sie gelten als die höchsten weltlichen Feiertage. Morgens Punkt 8 Uhr wird auf allen Schiffen über die Toppen geflaggt. Die Mannschaften der Schiffe dürfen nicht an Land. ...

19. September: Löschgeschirr klarmachen. Es darf gelöscht werden, jedoch kein deutsches Schiff bekommt Ladung. Der 2. Festtag. Die Sonnenuntergänge abends sind wundervoll. ... Die Kirchenglocken senden ihre reinen Klänge zum Himmel. Mit Trompetenschall vom Kriegsschiff werden die Flaggen niedergeholt.

Sonntag, 20. September: Zeugwäsche. Machten eine wundervolle Bootsfahrt durch den Hafen. Sonntags dürfen wir Jungens pullen, um es zu lernen. – Es sollen 80 000 Russen gefangen sein (General Hindenburg). Hoffentlich steht's gut in Deutschland, zuhaus.

22. September: Wir beginnen Kohle zu löschen, in Säcken aus Luke 2. Morgens arbeite ich »butenbords« auf der Stelling, nachmittags in den Kohlen, halte Säcke auf. Bis zum 29. September Arbeit in den Kohlen, ich schaufele ein oder mache die Hieven fertig.

3. Oktober: Heute nacht um 12 Uhr wurden wir gepurrt. Gaben Proviant, Salzfleisch, Mehl und alles Mögliche an die KARNAK ab, die morgen früh in See geht, um den Proviant, den sie von allen deutschen Schiffen erhalten hat, den deutschen Kriegsschiffen zu bringen, die hier vor der Küste kreuzen. (KARNAK lieferte den Kreuzern auch 600 t Kohle.)

15. Oktober: Heute fiel dem Leichtmatrosen Adolph [Troger] eine Hieve voller Kohlen-säcke auf den Rücken, und zwar mit aller Wucht von oben in den Raum, wo Adolph auf dem Kielschwein saß. Er erlitt sehr schwere Verletzungen und kam am nächsten Tag ins Hospital.

Der Krieg hält das Schiff jahrelang in Chile fest

5. November: Die Seeschlacht bei Coronel bei Valparaíso, die Deutschen siegten gegen die englische Übermacht.

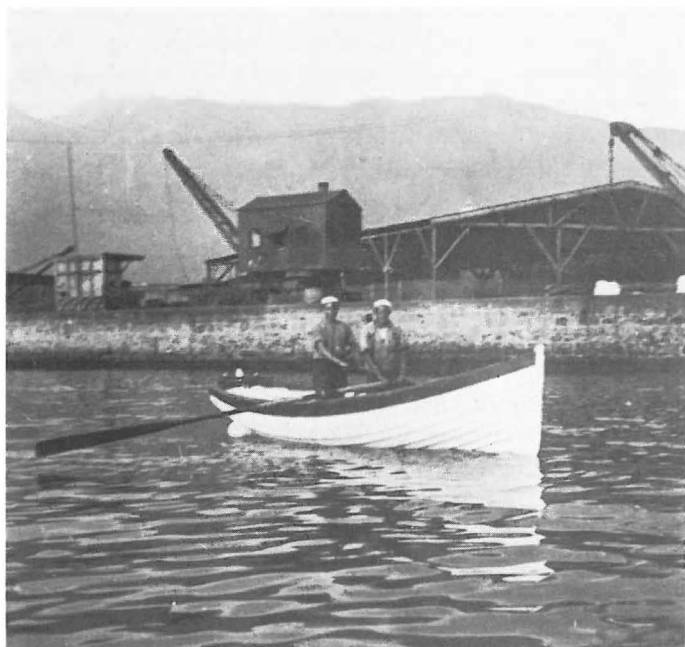
24. November: Heute von Max einen Brief, hat mich sehr gefreut. Von zu Haus immer noch nichts. Die Mannschaft hat schrecklichen Durchfall.

25. November: Heute ist der Namenstag von Tante. Wo Herr Ritter wohl kämpft? Ob Heinz mit ist? Herr Kilian wird auch weg sein.

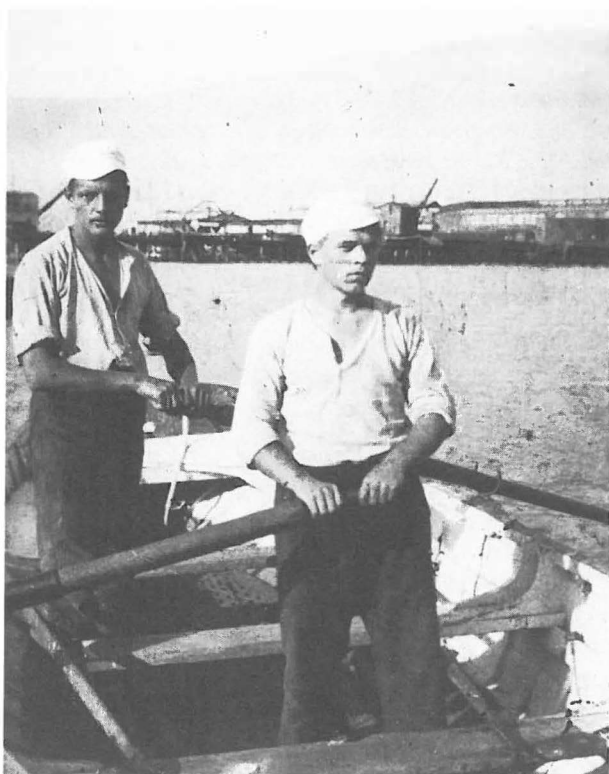
28. November: Gestern abend sahen wir Schiffe am Horizont, von denen eines brannte. Es schienen Kriegsschiffe zu sein. Ob's wohl Deutsche waren? – Die Kohlen sind gelöscht, der Raum ist ziemlich rein, das Stauholz wird an Deck gewaschen. – Es kommt Bericht, daß das brennende Schiff die GLASGOW war.

29. November: Heute starben auf der HERBERT ein Leichtmatrose und auf der PARMA ein Matrose an Typhus. Von der HERBERT sind 12 Mann im Hospital. Bei uns sind es zwei Mann, Adolph und Franz. Letzterer hat wahrscheinlich auch Typhus. Adolph wird in circa 3–4 Monaten wieder geheilt sein.

1. Dezember: Heute passierte ein furchtbares Unglück. Heute morgen fuhren um 6 Uhr der Kapitän, Franz [Dieken] und Walter [Ludwig], die Bootsgäste, zum Fischen. Sonst waren sie immer gegen 12 Uhr wieder hier. Heute wurde es 2 Uhr, als das Boot der PARMA mit Franz ankam. Der Kapitän war an Bord der PARMA und Walter war ertrunken. – Vor dem Hafen liegt eine Insel mit Leuchtturm, alten Befestigungen und sehr gefährlichen Klippen. Wenn hohe Dünung läuft, ist die Brandung dort manchmal haushoch. Hier gerade sind jedoch die meisten Fische. Die Reusen waren schon alle geborgen, bis auf die letzte, welche gerade an der gefährlichsten Stelle lag. Der Kapitän steuerte darauf zu, mitten in die Wellen hinein. Walter hatte schon die Reusenboje in der Hand, als eine riesige See heranrollte, das Boot vorn hochhob und – End über End – nach achtern überkippte. Alle drei wurden darunter begraben. Als sie wieder auftauchten, schwammen sie auf das Boot zu. Franz konnte sich



*Die Kapitänsgig im
Hafen von Iquique.
(Slg. Klaus von Kralik)*



*Die Bootsgäste H. v. Kralik und
J. Freund (Slg. Klaus von Kralik)*

darauf schwingen. Walter war noch 2 Meter vom Boot entfernt, hatte aber die Leinen von drei Reusen um die Beine. Beide schrien nun um Hilfe. Der Kapitänschwamm auch dicht am Boot, als die nächste See herankam und Franz vom Boot herunterriß. Franz kam dann mehrere Male in Wirbel und wurde dadurch unter Wasser gegen Felsen geschleudert.

Als er endlich wieder auftauchte, sah er von Walter nichts mehr. Mittlerweile war die Gig der PARMA herangekommen, fischte zuerst den Kapitän, dann Franz aus dem Wasser. Walter aber wurde nie wieder gesehen.

Als Franz wieder an Bord war – der Kapitän war auf der PARMA geblieben, unfähig etwas zu unternehmen –, wurden sofort unsere beiden Rettungsboote klargemacht und ausgesetzt. Das Backbordboot mit dem 1. Steuermann und 4 Mann suchte alles ab. Das Steuerbordboot mit dem 2. Steuermann und 3 Mann kam nur bis zur PARMA, dann mußten sie umkehren, da das Boot, welches ja nie gebraucht wurde, soviel Wasser nahm, daß sie es nicht bewältigen konnten. Die Flaggen der deutschen Schiffe sanken halbstocks.

Wenn wir nun auf See, bei Schlechtwetter, das Boot unserer Steuerbordwache hätten aussetzen müssen, wir wären noch keine 20 Meter vom Schiff weg gewesen, so wären wir schon »abgesoffen«, wie der Seemann sagt. Der arme Walter, so fern von der Heimat zu sterben. Seine Leiche ist nicht geborgen worden. Gott gebe ihm die ewige Ruhe.

3. Dezember: Noch immer ist Walters Leiche nicht geborgen. Der Kapitän und Franz sind wieder ziemlich gesund. Am Tage zuvor war der Arzt an Bord gewesen, um sich die beiden fast Ertrunkenen und äußerlich Verletzten anzusehen. Am 5. Dezember begab sich der Kapitän mit Franz zur »Verklärung« zum Konsul an Land.

13. Dezember: Nach Neujahr soll's nur halbe Heuer geben. (Es war nur ein Gerücht.)

22. Dezember: Heute wurde ein Schwein geschlachtet. Von zu Hause keine Nachricht. Haben einen schönen Weihnachtsbaum.

Donnerstag, 24. Dezember: Heute ist heiliger Abend. Wir wurden vom Kapitän reich mit Früchten und Wein beschenkt. Er und die Steuerleute kamen auch nach vorn. Dann sangen wir alle Weihnachtslieder. Zuhause sitzen sie jetzt auch unter dem Christbaum und denken an ihren Einzigen, der fern von der Heimat ohne rechte Freude seine Weihnachten feiert. Jetzt eine Runde zu Hause!

Freitag, 1. Januar 1915: Prost Neujahr! Hier wurde geschossen in der Stadt, und auf der HOLSTEIN prächtiges Feuerwerk gemacht. Die Dampfer ließen ihre Dampfpfeifen und Sirenen ertönen. Ein Krach!

4. Januar 1915: Heute sind wir nach der Pier gepullt, 20 Minuten. Hier liegen die deutschen Boote alle zusammen. (Heinrich ist ab Januar zum Bootsgast ernannt, der zusammen mit einem zweiten Jungen die Kapitänszig zu rudern hat, wenn der Kapitän, fast täglich, seine Besorgungen und Besuche an Land macht.)

7. Januar: Heute fuhren wir schon früh um 8 Uhr los, lagen bis mittags an der Pier. Nachmittags wieder hin. Das Pullen geht jetzt einigermassen.

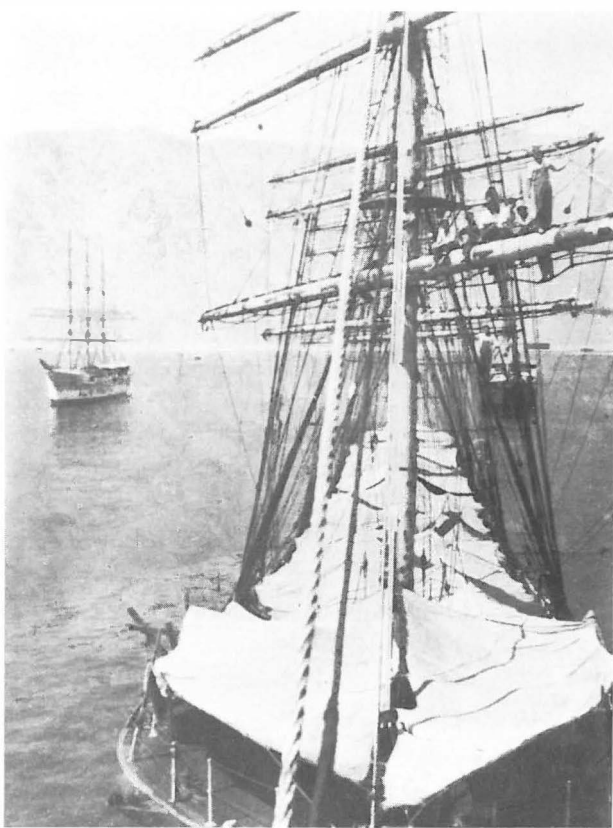
9. Januar: Heute zum ersten Mal an Land gewesen. Komisches Gefühl, nach 7 Monaten wieder festen Boden unter den Füßen zu haben ... Jetzt dürfen jeden Sonnabend 4 Mann von der Mannschaft an Land.

11. Januar: Noch immer keine Nachricht von daheim.

13. Januar: H. erhielt Post von einem Ehepaar Timmermann, das in Südchile lebt. Timmermanns sind mit Heinrichs Onkel bekannt und haben den Jungen zu einem Besuch eingeladen. Der Kapitän lehnt H.'s Bitte ab; er sagt, Concepcion (südlich von Valparaiso) sei viel zu weit weg.

15. Januar: War mit dem Kapitän Gemüse holen. Nachts lagen wir bis 2 Uhr an der Pier.

20. Januar: Heute abend lief ein großer englischer Hilfskreuzer ORAMA hier ein. Nach 2stündigem Aufenthalt verließ er die Reede wieder.



Die Viermastbark LISBETH in Iquique, das Deck beschattet durch Sonnensegel. (Slg. Klaus von Kralik)

Samstag, 23. Januar: *Heute durften Johannes [Freund] und ich an Land. War herrlich, hab' zum ersten Mal wieder Klavier gespielt. Jeder hatte 5 Peso erhalten; sie besuchten den Vorort Cavanca, wo u.a. ein Militärkonzert stattfand.*

30. Januar: *4 1/2 Monate im Hafen, 8 1/2 Monate von zu Hause, wir könnten heimkehrend schon wieder in der Spanischen See sein.*

1. Februar: Zwei Kapitäne aus Pisagua zu Besuch auf der LISBETH, dabei der Kapitän der OSTARA, die man bei Kap Horn gesichtet hatte. Nachts bis 2 1/2 Uhr an der Pier, dafür vormittags dienstfrei.

Am 5. Februar fährt der Besuch mit dem Gemüsedampfer SCONCAY nach Pisagua zurück.

9. Februar: *Immer noch keine Post von zu Haus; die anderen haben etwas bekommen.*

Sonntag, 21. Februar: *Heute erhielt ich nach 5 Monaten das erste Lebenszeichen von daheim. Onkel und Tante haben gerade zu Weihnachten einen Brief erhalten. Endlich mal eine Nachricht. ... Zu Hause Gott sei Dank noch alles gut. Leider ist schon mein Zeichenlehrer und ein anderer Lehrer gefallen. Heinz ist nicht mit im Krieg. Herr Richter kämpft gegen die Russen in den Karpathen.*

22. Februar: *Heute ist meine Antwort über Rotterdam, Eckardthaus deutscher Seeleute, weggegangen.*

3. März: *Heute fuhren wir mit dem Kapitän fischen; seit Walters Tod das erste Mal. ...*

4. März: *Mittags im Boot, wettrudern mit OLYMPIA.*



Hafenbucht in Südkile mit vier deutschen Schiffen 1918/19. (Slg. Klaus von Kralik)

6. März: Heute abend war in der Stadt viel Schießen zu hören. Es ist Zeit der Wahlen und sind fortwährend Schießereien zwischen den Parteien. Die Straßen sind voll Militär und berittenen Schutzleuten. Sind schon viele Menschen erschossen worden.

8. März: Gestern wieder schießen, Salvenfeuer, 1 Offizier und 6 Mann wurden erschossen. Gestern kam eine chilenische Bark rein, Holzschiff. Es liegen noch im Hafen die deutschen Schiffe, 8 Franzosen, ein Chilene und ein Yankeeschoner, ein englischer Bojenleger. Die meisten Franzosen werden bald rausgehen.

25. März: Zuhause wird es Frühling jetzt. Die Knospen schwellen und brechen auf, die Singvögel kommen wieder, ... Jetzt einmal wieder zu Haus sein, was gäbe ich drum!

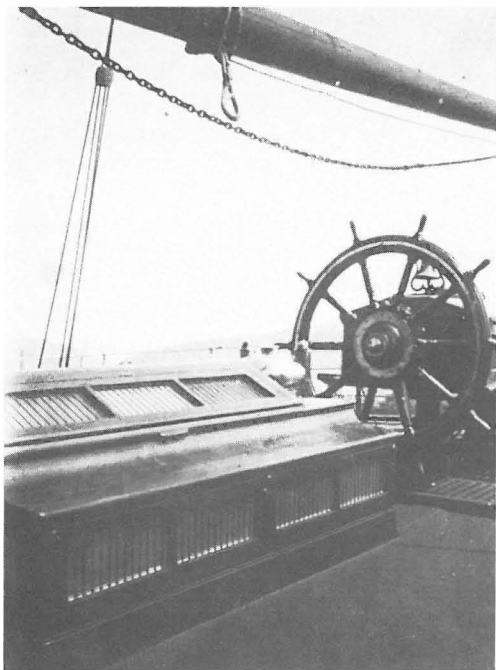
29. März: Da Adolph wieder gesund und arbeitsfähig ist, wird H. Wachsmann, Wachzeit von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Über den Verlauf einer Nachtwache hat H. auf einer besonderen Seite seines Tagebuches folgenden Text geschrieben:

Nacht

Dunkel das Schiff, vom Sonnensegel beschattet. 1 Uhr nachts. Der Mond ist am Sinken. Neugierig lugt er durch die Brassen und das Want, wirft lange Schatten auf das Deck. Unter der Back knarrt die Ankerkette ihre ewig dieselbe Musik. Von Iquique tönt Hahnenschrei und Hundegebell herüber; der Hahn verkündet den neuen Tag.

Sonst tiefe Stille. Von butenbords nur die Schwell, das Glucken des Wassers am Boot. Bim-bim, bim tönt's vom Nachbarschiff, der PASSAT. Gleich darauf von den anderen Schiffen, von Land. Der Wachtsmann geht auf's Halbdeck, um 3 Glas, 1/2 Uhr, zu schlagen. Mit müden, langsamen Schritten kommt er herunter; ach, er ist so müde, so müde. Brennt die Ankerlampe?, ja. Er setzt sich auf die Nagelbank beim Kreuztopp, bei der Lenzpumpe. Stehen kann ja keiner was; wer sollte mitten in der Nacht an Bord kommen. Und er will ja auch



*Blick auf das Achterdeck
der LISBETH. (Slg. Klaus
von Kralik)*

nicht schlafen, nur ein bißchen dösen, an daheim denken. Er legt sich auf die Nagelbank, und ist so müde, so müde. Die Augen fallen ihm zu. Horch, was war das, er reißt sich gewaltsam zusammen. Ach was, der Kasten rollt bloß, und nevermind die Steuerleute, jetzt um diese Zeit schläft der Mensch am besten, der Kapitän ist besoffen an Bord gekommen, der wacht nicht auf, nevermind, Wachtsmann. Er schläft ein. – Der Mond geht unter. Sein letzter Strahl huscht über den Steven, die Galionsfigur, die Toppen; verschwunden. Im Logis, auf Haus und Back schnarchen die Schläfer. In tiefes Dunkel gehüllt liegt das Schiff an seiner Kette. Ein leises Lüftchen kräuselt die Wellen, schwerfällige Dünung rollt heran. Horch, von der Küste tönt das Donnern der Brandung herüber. So wird's 8 Glas, der Wachtsmann wacht auf, reibt sich die Augen, greift sich an den eingeschlafenen Arm, weiß nicht, was los ist. Sieht dann im Osten den Morgen grauen, die Silhouetten der Berge heben sich scharf vom immer heller werdenden Himmel ab.

T a g

Von der Stadt tönen die ersten Lokomotivenpfeiffe, Salpeterzüge setzen sich nach der Pampas in Bewegung, den Berg hinauf. Überall qualmen die Schornsteine der Häuser und Hütten. Bei Lockett Bros & Co sieht es aus, als sei ein Brand. Nebelschwaden liegen über dem Wasser. Rasch nun die Ankerlampe dol und den Tank aufgefüllt. 3 Glas, halb sechs. Die Himmelskönigin erhebt sich über die Berge, alles in Licht badend. O wie wohltuend und erfrischend sind die ersten Sonnenstrahlen. Alle Müdigkeit ist verschwunden. An Land heult die Fabrikpfeife. 6 Uhr, das Tagewerk beginnt; Ende der Nachtwache.

Ostern, 4. April: Schreibe nach Haus. Ostern ging ich sonst mit Onkel in die Felder. ... Wenn wir noch lange hier bleiben, muß ich mir wohl von Herrn Timmermann etwas Geld schicken lassen, da ich mit meinem Zeug nicht ganz auskomme.

8. April: Leichtmatrose Franz Zimmermann wieder an Bord; H. ist kein Wachsmann mehr.

25. Mai 1915: *Heute hat uns Italien den Krieg erklärt. Verfluchte Bande! Das macht aber nichts, wir werden sie doch klein kriegen.*

6. Juni: See- und Landbeben; das Schiff erzitterte heftig etwa 20 Sekunden lang. An Land sah man überall auf den Bergen Sand- und Steinmassen niederrollen. In der Stadt keine sichtbaren Schäden.

21. 6. Englischer Hilfskreuzer war hier. *Gestern rief der Kapitän uns Jungens achteraus und teilte uns mit, daß wir Leichtmatrosen geworden seien. Endlich ein Fortschritt.* (Ein Jahr nach der Anmusterung.)

Im August 1915 sind die folgenden Tagebucheintragungen unterbrochen durch ein patriotisches Gedicht, das der Leichtmatrose Freund gemacht hatte und selber in Heinrichs Tagebuch schreiben durfte. Das Gedicht gibt die Stimmung wieder, die bis 1915 an Bord herrschte, bevor die Hoffnung auf einen guten Ausgang des Krieges langsam zu schwinden begann.

Verbannt

*Fern von der Heimat weil' ich hier,
verbannt an diesen öden Strand;
doch mein Geist fliegt oft zu Dir,
Dir, mein geliebtes Vaterland.*

*Wie ein Fels in hoher Brandung
stehst Du umtost von Feinden ohne Zahl.
Wer ahnte diese jähe Wandlung,
wer sah voraus den grellen Blitzesstrahl?*

*Durchglüht von Trauer und von Liebe
stehen unsere tapferen Heere da,
des Herzens heiligste Gefühle
riefen sie her, von fern und nah.*

*Auch uns durchloderte das Feuer
der Begeisterung und schlug hell auf,
gern lenkten wir heimwärts das Steuer,
doch England würd' hemmen den Lauf.*

*Meine Sehnsucht muß ich bezwingen,
muß harren, bis das Ende naht,
bis des Friedens Glocken erklingen
und das Vaterland gesieget hat.*

Johannes Freund (1915)

Heinrich von Kralik führte an Bord ein zweites Schreibebuch, in dem er Gedichte und Liedertexte von Seemanns- und Volksliedern sammelte, wobei ihm die ganze Mannschaft geholfen hat. Auch von den Nachbarschiffen HERBERT und EDMUND kamen einige Beiträge. Auf diese Weise ist eine originelle Sammlung volkstümlicher Lieder entstanden, von denen heute die meisten kaum noch bekannt sind; einige Beispiele sind im Anhang abgedruckt, s. S. 164ff.

Im Tagebuch geht es weiter:

*Weihnachtsfeier 1915 unter dem
Sonnensegel. (Slg. Klaus von
Kralik)*



4. August: Heute ein Jahr Krieg, mit England, Frankreich und Rußland. Hoffentlich ist bald Schluß. Die Russen sind ja bald fertig; Przemysl, Lemberg gefallen. Immer Hindenburg und Mackensen voran.

14. August: Englische Kreuzer KENT und NEWCASTLE hier.

22. August: Heute wieder Hilfskreuzer OTRANTO hier; außerdem dänisches Motorschiff SELANDIA.

26. August: Der Kapitän wieder gesund und an Bord.

9. Oktober: Englische Kriegsschiffe zeigen sich, NEWCASTLE, OTRANTO.

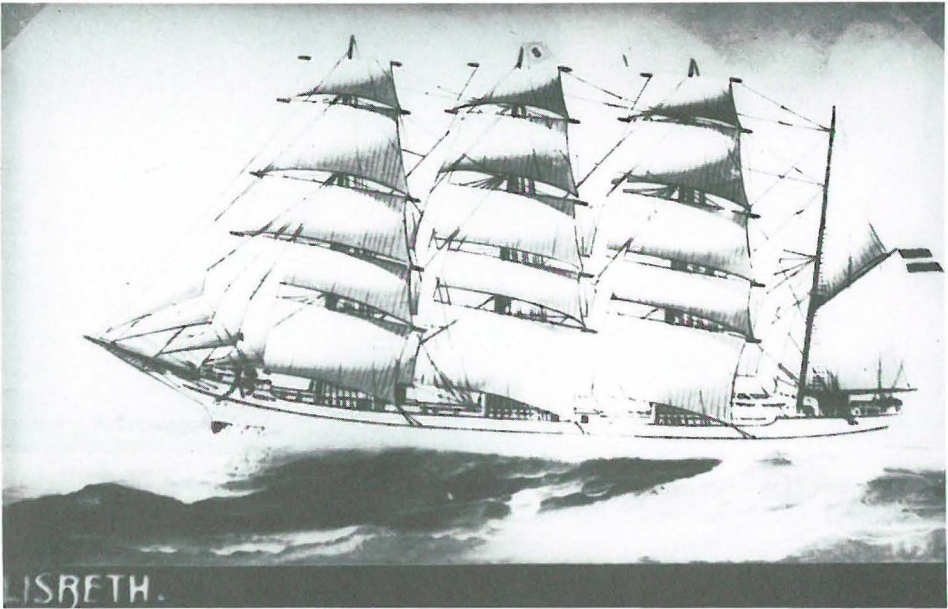
21. November: Adolph ausgepickt, mit norwegischem Dampfer KRIM nach Norfolk.

25. Dezember 1915: Weihnachtsfest, Fröhliche Weihnachten, Ihr Lieben daheim!

26. Dezember: Zweiter Weihnachtstag, Ausflug nach Playa blanca.



Ausflug der LISBETH-Mannschaft nach Playa blanca Weihnachten 1915. (Slg. Klaus von Kralik)



Die LISBETH, in Australien für den Kapitän gemalt. (Slg. Broodie in der Staatsbibliothek Melbourne)

Im Jahr 1916 werden die Tagebucheintragungen immer seltener. Die Stimmung an Bord wird schlechter; einige Leute zeigen Erscheinungen ähnlich einem Lagerkoller. Ein Matrose zerschlägt Heinrichs Geige. Der Verlust trifft H. schwer; in seinem Tagebuch erwähnt er jedoch den Vorfall nicht. – Deprimierende Ereignisse notierte er ungern.

Im Tagebuch ist noch zu lesen:

Sonntag, 27. Februar 1916: Bekanntlich ist es den deutschen Schiffen hier in Chile verboten, ihre Funktelegraphie zu benutzen. Sie wurden von der Hafenpolizei unter Siegel gelegt. Nun hat der Telegraphist der HOLSTEIN selbst einen Apparat fertig gestellt, mit dem er die wichtigen Telegramme sogar von englischen Kriegsschiffen bis zu einer beträchtlichen Anzahl von Meilen abfangen kann. So hat er – allerdings weiß man nichts Genaues – Telegramme von deutschen Hilfskreuzern vom Typ der MÖVE abgelesen.

Neuerdings geht das Gerücht um, die Engländer hätten an der Westküste einen Gewaltakt vor, die an der Küste liegenden deutschen Schiffe entweder zu versenken oder für England zu benutzen, hauptsächlich Dampfer. Die HOLSTEIN, welche 12–15 sm/h läuft, war in letzter Zeit wiederholt seeklar gemacht worden, ist mit viel Wasser und Proviant versehen, um eventuell in See zu gehen, falls deutsche Hilfskreuzer an die Küste kommen und Hilfe brauchen.

Nun aber hat offenbar der Telegraphist von den englischen Kriegsschiffen wichtige Telegramme aufgefangen, woraufhin jetzt auf HOLSTEIN und SANTA THERESA wichtige Maschinenteile, die nicht zu ersetzen sind, herausgenommen wurden, um bei einem etwaigen Angriff der Engländer gerüstet zu sein. Die Fallreeps aller Schiffe werden nun immer geheißt, und auch sonst werden allerlei Vorbereitungen getroffen. Etwas Wahres muß schon an der Sache sein.

28. Februar 1916: *An der Westfront haben die Deutschen die Offensive ergriffen. Im ganzen sind schon 32000 Gefangene gemacht; ein Fort von Verdun ist bereits gefallen.*

12. März: *4 Forts von Verdun sind gefallen.*

Die Eintragung vom 12. März 1916 ist die letzte, die von militärischen Erfolgen an den europäischen Fronten berichtet. Auch die deutschen Seeleute in Chile mußten 1916 die Hoffnung auf einen schnellen Sieg aufgeben. Manche verließen – meist ohne Zustimmung des Kapitäns – ihr Schiff, suchten sich Arbeit an Land oder musterten auf neutralen Schiffen, mit denen sie in die Vereinigten Staaten gelangten, die 1916 noch neutral waren.

In den deutschen Clubs in Chile, in denen die Auslands-Deutschen ihre Geselligkeit fanden, hatte 1914/15 ein besonders optimistisch-kriegerischer Ton geherrscht; er hielt auch noch länger an, doch gab es 1916 schon einige nachdenkliche Stimmen unter den Mitgliedern. Beweis dafür war ein sarkastisches Gedicht, das Kapitän Jessen in die Hände bekam. Er verwahrte es an Bord und nahm es nach dem Krieg mit nach Hause in seine nordschleswigsche Heimat. Es ist historisch interessant, so daß es hier abgedruckt werden soll.

Im Club

(Ode an die Optimisten)

*Faul in geschmacklose Möbel gelehnt,
Plumpe Banausengestalten.
Die steifen Glieder gereckt und gedehnt,
Zechen die Jungen und Alten.*

*Sie trinken und rauchen und reden vom Krieg
Und singen »Die Wacht am Rhein«.
Sie trinken und schwören auf Deutschlands Sieg,
Wer's nicht tut, ist ein Schwein.*

*Sie schlagen vereint den Weltrekord
In Taktik und Strategie,
Sie übertreffen Napoleon
An Feldherrnkunst und Genie.*

*Sie kennen besser als Hindenburg
Den Gang der kommenden Schlachten.
Sie schneiden jeden, der anders denkt,
Und strafen ihn mit Verachten.*

*Sie sind dem großen Feldmarschall
Im Siegen weit überlegen,
Sie führen ihr flinkes Zungenschwert
Wie er Alld Deutschlands Degen.*

*Sie stürmten Paris, sie nahmen Verdun,
Amiens, Calais, den Kanal.
Als Hindenburg ihre Wetten verlor,
Gab's einen Heidenskandal.*

*Aber heut' ist wieder ein glorreicher Tag,
Ein Fest- und Trinkgelage.
Man trinkt und singt: »So leben wir,
So leben wir alle Tage.«*

*Auch an der Kantine ist wieder was los,
Da haben sich Helden getroffen,
Und schlagen sich, weil sie Helden sind,
Und außerdem, weil sie besoffen.*

*Im Kneiplokal dröhnt das Klavier,
Davor schwitzt »Leo Fall«;
Und durch die Saiten ächzt und stöhnt
Und röchelt ein »Tango-Fatal«.*

*Der hebt den Durst und heizt das Blut,
Da kommt man so richtig in Gang;
Da wird man begeistert und holt sich Mut
Und brüllt den neuesten Schlachtgesang:*

»Das Lied der Vöglein im Walde«

*Das schlägt dem Fasse den Boden aus,
Das steigert die Freude zum Fest,
Bis endlich alles stinkeduun
Den Deutschen Club verläßt.*

*»Kutscher, Hallo! Reiß' die Gäul' aus dem Schlaf,
Wir sind mal wieder im Suff,
Caramba! Hombre, Apúete pues!«
Jungdeutschland fährt in den Puff!*

*Der Lärm verhallt, die Kutsche rollt
Den Venusbergen zu;
Der Kantinero schließt den Club;
Über allen Wipfeln ist Ruh'. –*

*Der Tag wird hell, Jungdeutschland wach;
Es denkt wieder nüchtern und klar,
Und zeichnet im Bett
Der kleinen Jeanette
L'emprunt de la victoire!*

Hurrah!

(gez.) Pesimistokles

Langeweile treibt den Schiffsjungen zur Flucht vom Schiff

In Heinrich von Kraliks Tagebuch kündigt die nächste wichtige Eintragung von seiner eigenen Desertion; er verließ die LISBETH ohne Zustimmung des Kapitäns:

Sonntag, 4. Juni 1916: *Heute von Bord.*

8. Juni: *Ankunft in Valparaiso.* (mit Küstendampfer?)

10. Juni: *Talcahuano, Concepcion.*

11. Juni: *Quiriquina.*

13. Juni: *An Batuco.*

Damit endet Heinrich von Kraliks Tagebuch, soweit es sein Seemannsleben auf der Viermastbark LISBETH betrifft; es folgen später nur noch einige Aufzeichnungen über seine landwirtschaftliche Arbeit bei deutsch-chilenischen Gutsbesitzern in Südschile. Bis August 1917 war er als landwirtschaftlicher Lehrling in Batuco, anschließend bis zum Ende des Jahres auf Fundo Coronilla beim Gutsherrn Schulz. In Batuco hatte er im Juli seinen Bordkameraden Johannes Freund wiedergetroffen, der sein einziger Freund auf der LISBETH gewesen war. Heinrich berichtete später, daß Johannes im Juli 1919 in Valparaiso ertrunken sei, in jenem schweren Nordsturm, in dem mehrere Schiffe durch Strandung verlorengingen. Johannes war auf der gestrandeten Viermastbark PETSCHILI gewesen und sollte als letzter Mann von Bord geholt werden.

Am 1. Januar 1918 trat Heinrich von Kralik eine Stellung als Inspektors-Assistent bei Señor Ricardo Klapp auf Fundo Waldeck an. Das Gut liegt in der Cordillere auf 38° Südbreite in der Nähe der Estacion Cherquenco. Heinrich, inzwischen 20 Jahre alt, erhielt dort bei freier Station 100 Peso monatlich und hatte Freude an seiner Arbeit. Am 7. Juli 1918 schrieb er von Waldeck folgenden Brief an seinen ehemaligen Kapitän in Iquique:

Sehr geehrter Herr Kapitän!

Heute sind es über zwei Jahre her, daß ich die LISBETH ohne Ihr Wissen und ohne Ihre Zustimmung verließ, von dem Wunsche beseelt, die Seefahrt aufzugeben, eventuell nach drüben zu gelangen, jedenfalls aber, wie gesagt, einen anderen Beruf zu ergreifen. Das erstere ist mir leider nicht gelungen, und so kam ich hier im Süden Chiles zu Freunden meines Onkels von Deutschland her, die gewillt waren, mich als landwirtschaftlichen Lehrling anzunehmen, und so bin ich nun Landwirt geworden.

Sehr leid hat es mir getan, verehrter Herr Kapitän, Sie damals so verlassen zu haben, denn Sie sind uns ein gerechter Vorgesetzter gewesen. Aber es ging, da ich nicht abmustern durfte, nicht anders. Sehen Sie, Herr Kapitän, wäre ich heute noch an Bord, so wäre ich auch noch in Iquique, vorwärtskommen könnte ich wenig, die besten Jahre meines Lebens würden mir verlorengehen. Ich hielt es einfach nicht mehr aus, denn jeder Mensch will schließlich vorwärtskommen. Außerdem gestehe ich Ihnen offen, daß ich mich in der Landwirtschaft weit zufriedener fühle als als Seemann; Sie wissen vielleicht auch, daß ich nicht besonders dazu geschaffen war.

So, verehrter Herr Kapitän, wollte ich Sie wegen meines damaligen Weglaufens mit diesem Briefe um Verzeihung bitten, indem ich Ihnen versichere, daß die Schule an Bord für mich eine sehr gute war, und ich Ihrer stets in Dankbarkeit gedenken werde, wohl wissend, daß Sie nur mein Bestes gewollt haben.

Noch einen zweiten Grund meines heutigen Schreibens erlaube ich mir, Ihnen mitzuteilen. Es ist eine große Bitte.

Wissend, daß Sie im Besitz meiner Papiere aus Deutschland sind, die ich Ihnen damals mit einem Briefe meines Onkels übergab, gestatte ich mir, Sie ergebenst zu bitten, mir dieselben doch gütigst zuzusenden zu wollen.

Meine Seemannspapiere, verehrter Herr Kapitän, kann ich natürlich nicht verlangen, und ich wäre selbstverständlich bereit, etwaigen Schaden, den Sie durch mein Weggehen von Bord vielleicht gehabt hätten, zu begleichen. Um meine anderen Papiere aber möchte ich Sie ergebenst bitten. Selbstverständlich, ich habe dazu kein Recht, sie zu verlangen, sondern es ist lediglich eine Bitte an Sie, aber ich hoffe und vertraue auf Sie, daß Sie dieselbe erfüllen werden. Das Fehlen der Papiere wäre für mich hier, jetzt wo ich bereits eine ganz gute Stelle eines zweiten Angestellten eines großen Gutes einnehme, bei einem Stellungswechsel von großem Nachteil, da bei den deutschen Grundbesitzern hier meistens ein Schulabgangszugnis erwünscht ist.

Seien Sie, verehrter Herr Kapitän, nun meiner Dankbarkeit stets gewiß. Indem ich vertrauensvoll auf Ihre werthe Antwort warte, verbleibe ich mit ergebenem Gruß
Ihr ehemaliger Schiffsjunge
(gez.) Heinrich von Kralik

Wie Kapitän Jessen auf den Brief reagiert hat, ist nicht mehr festzustellen. Da sich aber der Brief noch 1962 bei seinen nachgelassenen Papieren befand, darf man wohl annehmen, daß der Kapitän von dem gut formulierten und sehr sauber geschriebenen Brief des ehemaligen Schiffsjungen beeindruckt war und dessen Bitte erfüllt hat.

1919 begab sich Heinrich nach Valparaiso, um seine Heimkehr in die Wege zu leiten, nachdem der Versailler Vertrag unterzeichnet war. Da über die Rückführung der ehemals deutschen Schiffe erst 1920 entschieden werden sollte, machte er die Heimreise als Passagier auf einem holländischen Dampfer und erreichte Deutschland noch vor dem Ende des elenden Jahres 1919. Er war mehr als fünf Jahre von zu Hause fort gewesen und stellte fest, daß sich in seinem Vaterland vieles verändert hatte. Daß Deutschland praktisch keine Handelsflotte mehr hatte, betraf ihn jedoch nicht unmittelbar; denn er fühlte sich nicht zum Seemannsberuf hingezogen. Er war ja nicht mit Begeisterung auf die LISBETH gegangen, um eine seemännische Karriere zu machen, sondern sein Onkel hatte die Segelschiffszeit als eine Kur für seinen Neffen geplant. Er hatte den Jungen zur rechten Zeit »aus dem Nest gestoßen«, um ihn lebensstüchtiger zu machen.

Auf Wunsch seines Onkels besuchte der Heimkehrer 1920 die Landwirtschaftliche Hochschule in Stuttgart-Hohenheim, wechselte aber nach einem Jahr zur Akademie der Schönen Künste in Stuttgart, weil seine musischen Anlagen ihn dazu drängten. Als Studienfach wählte er die Malerei. Der Abschluß des Stuttgarter Studiums im Jahre 1922 konfron-

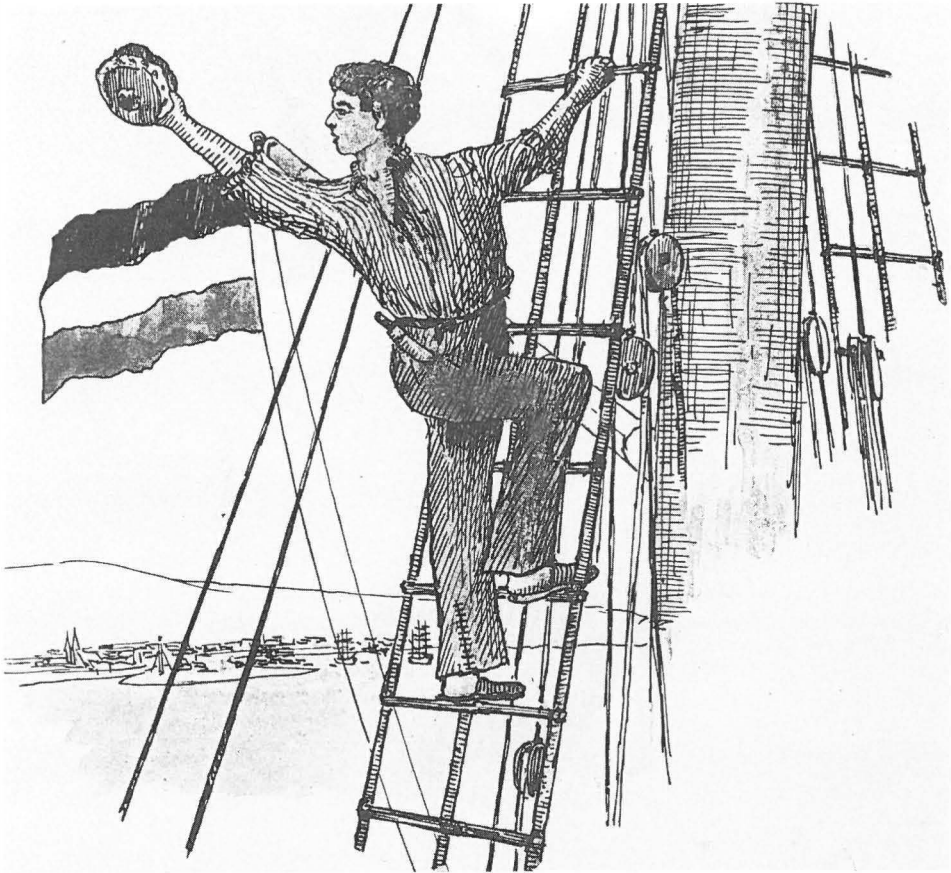


Porträt einer Dame. (Gemalt 1950 von H. v. Kralik)

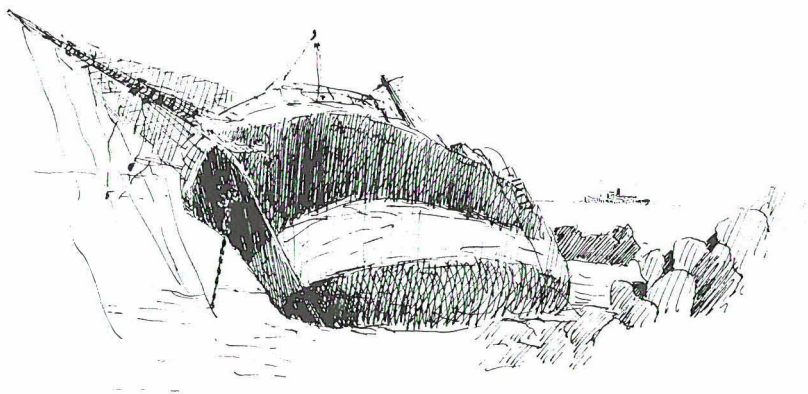
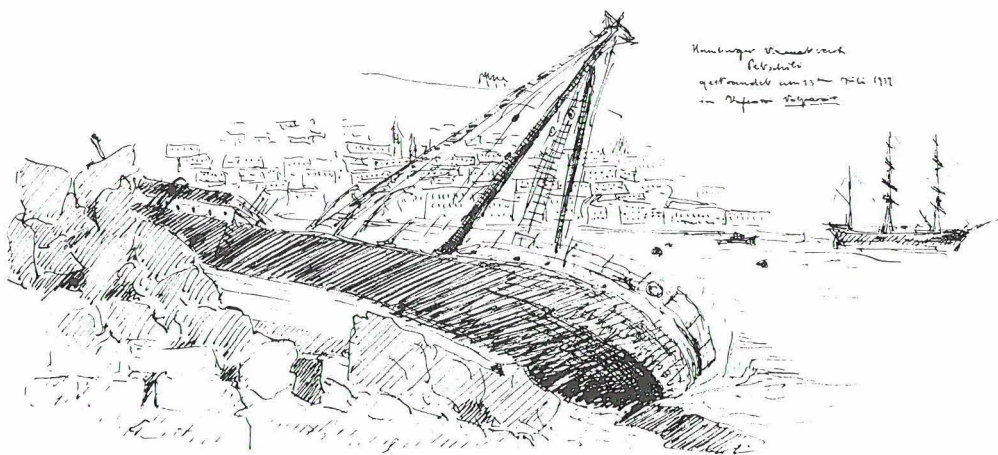
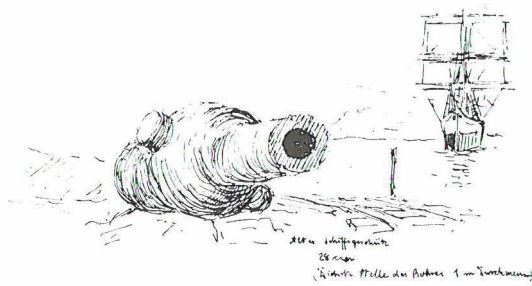
tierte den jungen Künstler in voller Härte mit den elenden deutschen Wirtschaftsverhältnissen der Inflationszeit, so daß er die Einladungen, die er von Bekannten aus Südchile erhielt, sogleich annahm. Er wurde dort auf den Fundos der Deutsch-Chilenen herzlich aufgenommen, bekam viele Malaufträge, besonders Porträts, und verdiente so gut, daß er seine Verlobte Marianne Abele bald nachkommen lassen konnte; er hatte sie auf der Akademie kennengelernt. Die Deutsch-Chilenen ließen es sich nicht nehmen, die Hochzeit für das junge Paar auszurichten.

1925 kehrte das Ehepaar von Kralik nach Deutschland zurück, wo sich die Verhältnisse inzwischen gebessert hatten. Heinrich von Kralik wurde in Süddeutschland ein anerkannter Porträt- und Landschaftsmaler im konservativen Stil. Daneben beschäftigte er sich mit der Gestaltung von Kirchenfenstern und ließ seine wohlklingende Singstimme ausbilden, um an großen Kirchenkonzerten als Sänger teilzunehmen. Frau Marianne malte auch und schuf Bildhauerarbeiten.

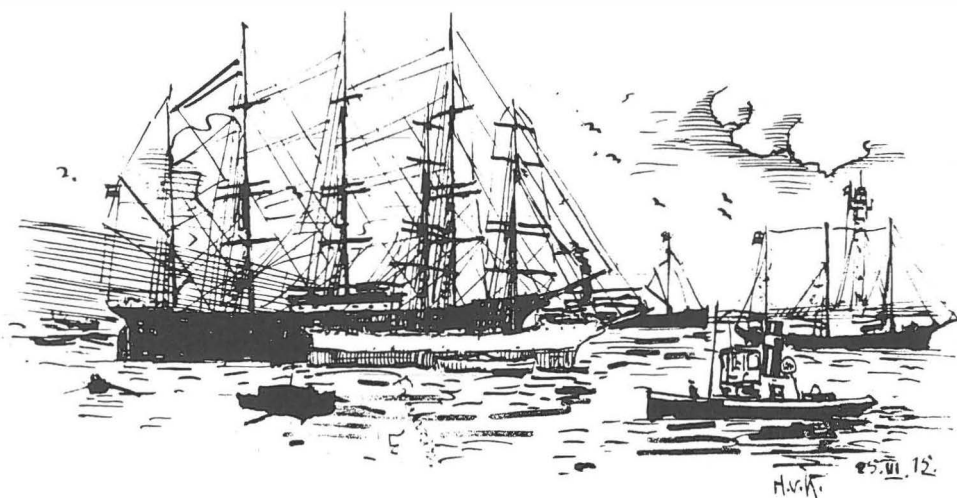
Heinrich von Kralik stand noch in voller Schaffenskraft, als er 1958, im Alter von 60 Jahren, infolge eines Unfalls in München starb. Es hinterblieben seine Frau Marianne von Kralik und zwei erwachsene Söhne.



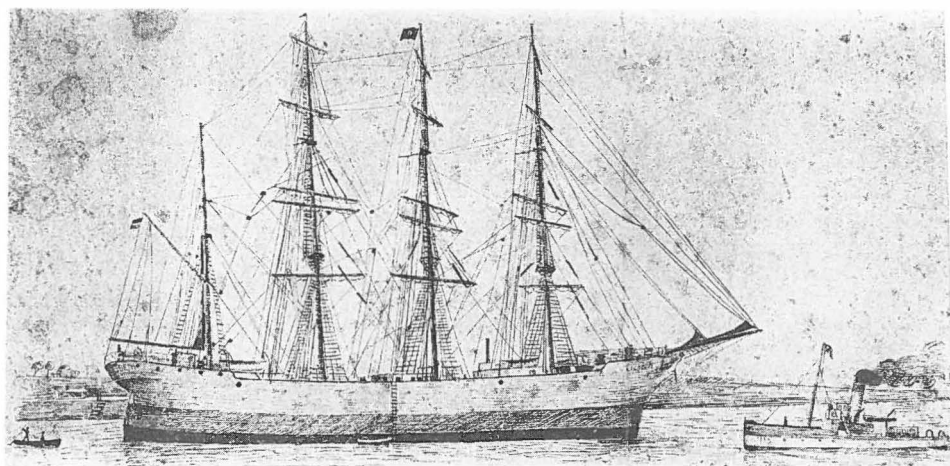
Abschied von Port Talbot. (Gezeichnet von H. v. Kralik)



Motive aus der Valparaiso-Bucht 1919. Von oben nach unten: alte Kanone, Wrack der Viermastbark PETSCHILI, Wrack der Viermastbark PETSCHILI. (Alle drei Zeichnungen von H. v. Kralik)



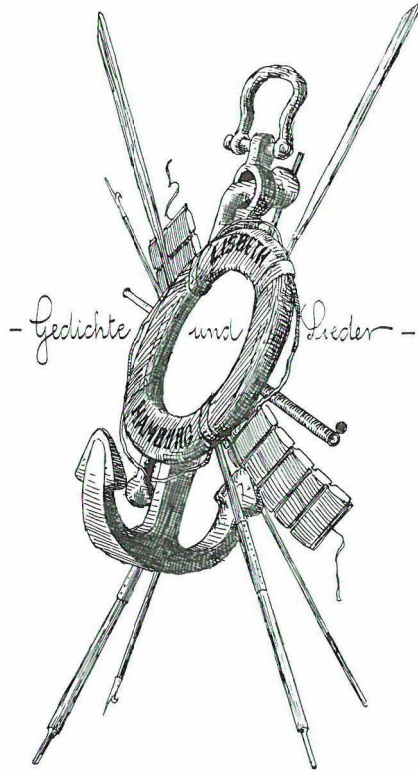
Blick auf die Reede von Iquique 1915. (Gezeichnet von H. v. Kralik)



Die Viermastbark LISBETH im Hafen. (Gezeichnet von H. v. Kralik)

Anhang

mit Beispielen aus der Lieder- und Gedichtsammlung, die Heinrich von Kralik auf der Viermastbark LISBETH mit Hilfe seiner seemännischen Kameraden zusammengestellt hat, vermehrt um einige Vergleichsbeispiele aus den zwanziger Jahren.



Wem Gott will rechte Gunst erweisen

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
den schickt er einmal um Kap Horn;
da lernt er seine Wunder preisen,
bekommt er stets den Wind von vorn.

Da lernt er Gottes Gnade loben,
bei Sturm und Regen, Hagelboe,
und sieht er dankerfüllt nach oben,
sieht er die Rah'n voll Eis und Schnee.

Wenn Jan Maat dann nach oben klettert,
und es so eisig stürmt und weht;
dann hörst Du, wie er flucht und wettert,
doch niemals hörst Du ein Gebet.

Und dann an Deck das ew'ge Brassen,
bald mal zu Luvard, bald zu Lee;
das ganze Deck ist voller Wasser,
und in den Lüften pfeift die Boe.

Und wenn die See dann überbrauset,
wie ist der Seemann so vergnügt,
wenn bei des Meeres dumpfem Brausen
im Wassergang die Wache liegt.

Ist man zum Beidrehen dann gezwungen,
so hat schon mancher in sein'm Zorn
den frechen Wunsch in sich gefunden:
»Scher dich zum Teufel, oh Kap Horn«.

19. The child's first grief.

1. Oh, call my brother back to me
I can not play alone.
The summer comes with flowers and bee
Where is my brother gone?
2. The flowers run wild, the flowers we saved,
Around our garden tree,
Our vine is drooping with its load,
Oh, call him back to me.
3. A rose brief bright life of joy,
Such into him was given,
My little boy, I must you say,
Your brother is in heaven.

20. Just one girl!

- I am in love with a dear little lady,
Only one, only one,
I meet her each morning quite early,
Rain or sun, rain or sun.
To work we go matching together
Just as gay, just as come.
We are only two birds and one feather,
Just one girl and me.
- Refr. Just one girl, only just one girl,
There are others I know but are not my pearl,
Sun or rain, that is all the same,
I'll be happy for ever with just one girl.
2. To marry we are old enough plenty,
She and I, she and I
She is eighteen and I'm twenty,
By and by, by and by.
Also if we're short on money,
What care me, what care she,
There are only two beds and one honey
And just one girl and me.
- Refr. Just one girl, only just one girl,
There are others I know but are not my pearl,
Sun or rain, that is all the same,
I'll be happy for ever with just one girl.

Braunteer

*Es scheint mir, als ob im seemännischen Stande
ein Geruch markant ist von braunem Teer;
denn auch in dem besten und schönsten Gewande
riecht man den Seemann schon von weitem her.*

*Einst ging ich zum Tanzen und schmückte mich mächtig;
die Beißzange stand mir gemacht wie von Guß,
die schneeweißen Leesegel standen auch prächtig;
wie Kohlenteer glänzte der Stiefel am Fuß.*

*Mit fliegenden Schritten durchheilt' ich die Straßen,
von weitem schon hört' ich des Basses Gebrumm;
im Takt dazu wurden Posaunen geblasen;
es drehten sich wirbelnd Paare herum.*

*Und diese so lieblich erklingenden Töne,
die machten mich wirbelnd vom Kiel bis zum Topp.
Gleich griff ich mir eine verlassene Schöne,
durchkreuzte mit ihr den Saal im Galopp.*

*Kaum hatt' ich den Saal bis zur Hälfte durchmessen,
ging grade mit meiner Fregatt' über Stag,
da riß sie sich los wie vom Teufel besessen,
wobei sie mir fast die Arme zerbrach.*

*Gleich braßte ich back und ging über Steuer,
flog hart bei dem Wind zur Saaltür hinaus;
verwünscht' meine Kleidung ins höllische Feuer,
ging ärgerlich fluchend dann wieder nach Haus.*

*Und Ihr sollt wissen, was ich hörte sie sagen
zu allen den Leuten, die standen umher:
»Hilf Himmel, ich konnt es nicht länger ertragen,
er roch so fürchterlich strenge nach Teer.«*

*So ging es mir immer, sooft ich mich zeigte,
in mancherlei Kleidung und sonst noch was mehr;
denn auch in dem schönsten und besten Gewande
riecht man den Seemann schon von weitem her.*

Es folgen hier zum Vergleich noch drei Lieder, die wir auf der PAMIR gesungen haben, auf den Nachtwachen, mit Mundharmonika-Begleitung. Sie hätten auch in Heinrich von Kra-
liks Sammlung stehen können. Von dem DREADNOUGHT-Lied sangen wir auf der PAMIR
nur den Refrain, mit »PAMIR« statt »DREADNOUGHT«.

Der Waisenjunge

*Verlassen auf der ganzen Welt,
kein Stückchen Brot, kein Pfennig Geld,
schleicht sich ein armer Waisenbub
zur kalten Winterszeit dem Friedhof zu.*

*Er blickt den Himmel traurig an:
Ach lieber Herrgot nimm mich an
und führ mich in Dein Paradies,
wo mein lieb Mütterlein zu finden ist.*

*Aber ach, aber ach, was ist geschehen:
Er hat sein Mütterlein im Traum gesehen,
da riefer freudig aus vor Freud:
Ach Mutter, Mutter, meine Seligkeit.*

*Nicht weit von jenem Dorf hinaus,
nicht weit von jenem Waisenhaus
ein kleiner Hügel bedeckt mit Schnee,
zwei kleine Händchen ragen in die Höh.*

*Das ist derselbe Waisenbub,
der eilig lief dem Friedhof zu.
Er ging den Weg so weit, so weit,
er ist erfroren, er ist eingeschneit.*

DREADNOUGHT*

*There is a saucy wild packet, a packet of fame,
she hails from New York and DREADNOUGHT is her name,
she is bound to the West where the stormy winds blow,
bound away in the DREADNOUGHT to the western we go.
Refrain: »Bound away, bound away, where the stormy winds blow,
bound away in the DREADNOUGHT to the western we go.«*

*Oh now she is leaving the Waterloo Dock,
where the boys and the girls on the Pierhead do flock,
they will give her three cheers while their tears freely flow,
may God save her wherever she may go.
Refrain: ...*

*Oh now she is waiting on the Mersey so free
for the INDEPENDENCE to tow her to sea,
for to round that Rock Light where the Mersey does flow,
bound away in the DREADNOUGHT to the western we go.
Refrain: ...*

*Oh now she is howling down the wild Irish Sea,
her passengers merry her heart full of glee,
her sailors like lions walk the decks to and fro,
she is a Liverpool packet, oh Lord let her go.
Refrain: ...*

*Oh now she is sailing on the ocean so wide
and the long rolling waves roll along black sides,
her sails proudly set for the red cross to show,
bound away in the DREADNOUGHT to the western we go.
Refrain: ...*

* DREADNOUGHT war ein berühmter amerikanischer Paket-Segler auf der Route New York – Liverpool.

*Oh now she is arrived in New York once more,
so Good-Bye, shipmates, and let us go ashore
to wives and to sweethearts, and merry we will be,
and think of the DREADNOUGHT wherever we may be.*
Refrain: ...

In Indien

*Es lag ein Schiff am fernen Inderstrande,
zur Abfahrt war es vollends schon bereit.
Auf dem Verdeck im schneeweißen Gewande
ein Indermädchen zu der Freundin spricht:
»Wenn Du ihn siehst, sag daß ich tren ihn liebte,
erinnre ihn an seinen treuen Schwur.
Sag' in der Liebe sehnsuchtsvollem Triebe,
ich ihn geliebt, was nie sein Herz erfuhr.*

*Du wirst ihn gleich von allen andern kennen,
am stolzen Gang, am blondgelockten Haar,
sein ganzes Wesen wird voll Liebe brennen,
wenn Du ihm schaut ins dunkle Augenpaar.
Wenn Du ihn siehst, sag daß ich tren ihn liebte,
erinnre ihn an seinen treuen Schwur.
Sag' in der Liebe sehnsuchtsvollem Triebe,
ich ihn geliebt, was nie sein Herz erfuhr.«*

*Ein stolzes Schiff fuhr ab vom Inderstrande,
durchschnitt die Wogen und die blaue Flut.
Ein Indermädchen stand am Inderstrande
und stürzt sich vor Verzweiflung in die Flut.
»Wenn Du ihn siehst, sag daß ich tren ihn liebte,
erinnre ihn an meinen frühen Tod.
Sag' in der Liebe sehnsuchtsvollem Triebe,
ich ihn geliebt, was nie sein Herz erfuhr.«*

Als Quellenmaterial wurde benutzt:

Das persönliche Tagebuch des Schiffsjungen und Leichtmatrosen Heinrich von Kralik, geführt von 1914 bis 1919.

Burmester, Heinz: Die Viermastbark LISBETH ex PENDRAGON CASTLE. Kauffahrtei unter Segel bis ins 20. Jahrhundert. (= Schriften des DSM 15). Oldenburg 1982.

Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795–1945. Norderstedt 1971.

Außerdem mündliche und schriftliche Informationen von

Frau Marianne von Kralik, geb. Abele, Ehefrau,
Herrn Klaus von Kralik, in Österreich lebender Sohn,
und Frau Hilde Thiersch, geb. Abele, Schwägerin
des verstorbenen Kunstmalers Heinrich von Kralik.

Nützliche Informationen lieferte auch der ehemalige Matrose Otto Bastian, der von 1914–1915 auf der LISBETH Dienst tat und später als Jens Ettrup in Seattle, USA, gelebt hat.

Das Gedicht auf S. 157f. und den Brief auf S. 159 stellte mir freundlicherweise Dr. Jürgen Meyer aus seiner umfangreichen schiffahrtshistorischen Sammlung zur Verfügung.